



La "Santa María" en el puerto de Cádiz. Oleo de J. Rejos (Museo Marítimo, Barcelona) que perpetúa la primera reconstrucción que de la misma se hizo en el año 1892 y estuvo expuesta en la Exposición de Chicago.

Cristóbal Colón.

Magallanes y la vuelta al mundo

por J. FLORIT

Hacer un relato detallado de la vida de Cristóbal Colón —especialmente de sus primeros años— constituye una difícil empresa a pesar de (o quizás a causa de) los miles de libros dedicados a estudiar la figura del genial navegante. En cambio, la trayectoria histórica del descubridor y de sus empresas, en sus aspectos fundamentales, aparecen hoy bastante claros y sólo un afán polémico, fruto de nacionalismos ya trasnochados, explica la pervivencia, cada vez más débil, de la llamada problemática colombina.

Parece seguro que Cristóbal Colón nació en Génova, entre el 25 de agosto y el 31 de octubre de 1451. Su padre había sido tejedor de lana y se dedicó, más tarde, al comercio de quesos, paños y vinos. Durante sus primeros años vivió en su ciudad de origen. En 1470 se trasladó, junto con su familia, a Savona. Cinco años después es posible que navegara a la isla de Chíos al servicio de los Spinola y los di Negro, ricos mercaderes genoveses. En el verano de 1476, un convoy que se dirigía a Flandes fue atacado por una escuadra fran-



Puerta de San Andrés, o Soprana, de Génova. Aunque el lugar del nacimiento de Colón ha dado lugar a multitud de controversias, la historiografía actual se inclina cada vez más a dar como auténticas las noticias que le hacen oriundo de esta ciudad ligur.

co-portuguesa a la altura del cabo San Vicente. Colón, que se hallaba a bordo, fue herido, pero, a pesar de ello, consiguió ganar a nado la costa portuguesa. Su estancia en tierras de Portugal se prolongará hasta el 1485, interrumpida sólo por un viaje a Inglaterra, Irlanda e Islandia. Así pues, durante casi diez años, el genovés vivirá en el extremo occidental de Europa, inmerso en el ambiente de los navegantes que mejor conocían el océano. Parece fundado suponer que la maduración de los proyectos colombinos tuvo lugar durante esta época.

Mientras los turcos cerraban paulatinamente la ruta mediterránea de las especias a venecianos y genoveses, las naves lusitanas estaban poniendo los jalones de una nueva ruta oceánica. Las navegaciones a lo largo de la costa de África obligaban a los marinos a seguir rumbos cada vez más alejados de tierra, con objeto de aprovechar los vientos y corrientes marinas favorables. Estas incursiones en alta mar debieron de confirmar, a través de indicios un tanto vagos, lo que era creencia común entre las gentes de la costa: la existencia de islas al occidente de las Canarias y las Azores. Si se aceptaba la esfericidad de la Tierra y la existencia de alguna isla que pudiera servir de escala, era teóricamente posible alcanzar la India por una tercera ruta, la occidental, que evitaría, a la vez, el peligro que los turcos suponían para la vía mediterránea y las morosidades de la ruta africana que los portugueses estaban abriendo.

Estas fueron las bases firmes del gran proyecto colombino: ir a Oriente por Occidente, alcanzar el reino del Gran Kan que había visitado Marco Polo, atravesando el *Mare Ignotus*. Los errores del proyecto comenzaron tan pronto como Colón trató de evaluar las distancias que separan las costas europeas de las asiáticas.

Esencialmente las causas del error son dos. En primer lugar, Colón creía que los continentes cubrían una parte del globo mayor que la extensión de los mares en sentido longitudinal. En segundo lugar, daba al ecuador unas dimensiones muy inferiores a las reales. La primera de estas dos ideas la había tomado del geógrafo Toscanelli, quien antes que el genovés ya había admitido la posibilidad de alcanzar Asia partiendo de los archipiélagos de la costa africana (cabo Verde, Canarias), tras recalar en alguna de las islas legendarias y en el Cipango, el Japón, que los europeos conocían a través de los relatos de Marco Polo. La viabilidad de esta empresa la fundaba Toscanelli en las ideas geográficas de Marino de Tiro, quien daba al continente euroasiático una amplitud de Este a Oeste muy superior a la real.

Colón conoció estos proyectos a través de una carta que Toscanelli había escrito al confesor del rey de Portugal, el canónigo Francisco Martins, gracias a la influencia que su enlace con Felipa Moniz de Perestrelo, hija de Bartolomé Perestrelo, capitán donatario de la isla de Porto Santo, en las Madeiras, le había proporcionado en la corte portuguesa.

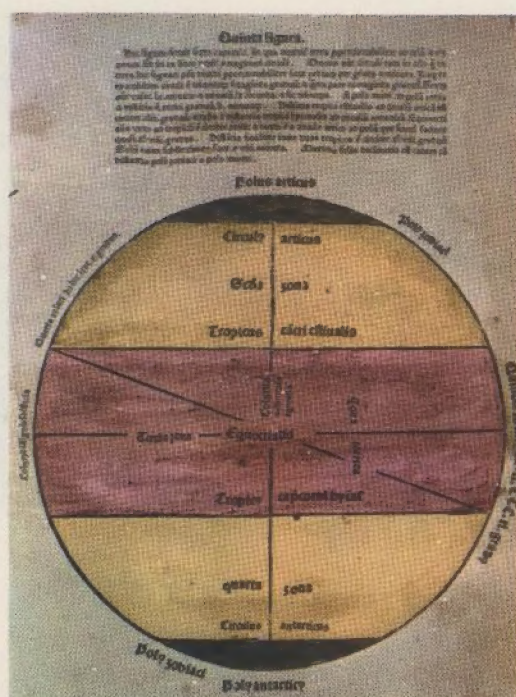
Toscanelli creía, erróneamente, que la distancia que separaba cabo Verde de las tierras del Gran Kan era, aproximadamente, un tercio de la esfera terrestre. Colón en sus apre-

ciaciones redujo todavía más esta distancia (a un séptimo) siguiendo las mediciones del humanista Pedro de Ailly.

El error se verá aumentado por la medición del círculo terrestre, que Colón tomó también de la misma fuente. Tolomeo había calculado el grado en 62,5 millas. Pedro de Ailly —y con él Colón— prefiere la medición de Alfragano, que estima el grado en 56 millas $\frac{2}{3}$. Pero no tienen en cuenta que Alfragano no utilizaba millas itálicas (de 4.000 codos), sino millas árabes (5.000 codos). La suma de todos estos errores reducía el ecuador a una circunferencia de 20.400 millas, unos 30.000 kilómetros. Como la distancia de las tierras occidentales de Europa a la costa de Asia era, según los cálculos de Colón, un séptimo del círculo ecuatorial, el océano tendría una anchura de unos 4.500 km.

Así pues, Colón, convencido de que la travesía oceánica era no sólo posible, sino relativamente sencilla, usó de su influencia en la corte para solicitar al rey de Portugal, Juan II, que le facilitase los medios para llegar al Cipango, navegando hacia el Oeste. El monarca portugués remitió los proyectos colombinos a la *Junta dos Matemáticos*, suerte de academia de cosmografía recientemente constituida en Portugal. Los especialistas de la *Junta dos Matemáticos* no eran capaces de evaluar las medidas verdaderas del globo terrestre, pero, en cambio, sus conocimientos eran suficientes para comprender que los cálculos de Colón eran erróneos. El dictamen de la junta fue, pues, negativo.

Tras el fracaso ante la corte portuguesa, Colón intentó interesar en sus proyectos a los reyes de España. A mediados de 1485 se instaló en Palos, una pequeña villa situada cerca de la desembocadura del río Tinto.



Página de la "Imago mundi" de Pierre d'Ailly (Biblioteca Colombina, Sevilla). La participación de Pierre d'Ailly en las teorías colombinas fue muy considerable, pues, al error que contenían las teorías de Toscanelli, Colón añadió las de aquel humanista, con lo que la longitud del ecuador terrestre se reducía a unos 30.000 km. A consecuencia de ello, el océano no tendría más de unos 4.500 km de anchura.

Protegido por los franciscanos del cercano convento de la Rábida consiguió, en enero de 1486, una entrevista con los Reyes Católicos. Como había sucedido en Portugal, los reyes sometieron los proyectos del genovés a una junta de expertos, compuesta por "sabios e letrados e marineros". Como en Portugal, el dictamen fue negativo, pero, no obstante, continuaron las negociaciones entre Colón y la corte. Los Reyes Católicos estaban en esa época empeñados en la guerra de Granada, última etapa de la Reconquista, y los proyectos de Colón quedaron postergados. Debido a esta demora el genovés inten-

Vista de Lisboa (grabado de "Civitates orbis terrarum", de Braun; ejemplar de la Biblioteca Nacional, Madrid). La estancia de Colón en Portugal, en contacto directo con marineros que estaban viviendo la gran aventura de la navegación por el Atlántico, debió de permitirle la maduración de sus proyectos náuticos.



tó interesar en su empresa a cuantos pudieran facilitarle los medios necesarios para llevarla a cabo.

Entre los años 1488 y 1491 realizó nuevas gestiones ante la corte portuguesa, recabó la ayuda del duque de Medinasidonia y, simultáneamente, envió a su hermano Bartolomé ante los reyes de Inglaterra y Francia, sin conseguir ningún resultado práctico. Desalentado por esta serie de fracasos se disponía a abandonar Palos cuando le fue concedida una nueva audiencia ante los reyes. Estos le recibieron en el campamento de

Santa Fe, edificado frente a Granada, cuya caída en manos de los cristianos se preveía inminente.

Reunida una nueva junta para estudiar las propuestas de Colón, ésta se declaró favorable a sus proyectos. Esta vez los obstáculos técnicos que se oponían a la empresa se allanaron con relativa facilidad. Por el contrario, los aspectos legales que planteaba la empresa colombina presentaban espinosos problemas. Colón pretendía que los reyes le reconocieran unos títulos y derechos de carácter totalmente feudal, además de una serie de concesiones de orden económico sobre todos los territorios que descubriese. Estas pretensiones chocaban con la política interior que los reyes habían desplegado hasta aquel momento en Castilla, encaminada precisamente a recuperar la autoridad y los poderes que la realeza había alienado a los nobles durante la Edad Media.

Las negociaciones fueron muy difíciles y en varias ocasiones se llegó al borde de la ruptura. Por fin se obtuvo un acuerdo, fijado en las Capitulaciones de Santa Fe. En este documento, los reyes aceptaban las pretensiones de Colón y arbitraban las medidas necesarias para proporcionarle naves para el viaje. Los reyes reconocían a Colón y a sus herederos como almirante de la Mar Océana y de todas las islas y tierras firmes que descubriese. El cargo de almirante, de tradición medieval, implicaba que todos los hechos y contratos relativos al mar y a los puertos eran de jurisdicción y señorío de quien ostentaba el título. Colón era, además, reconocido como virrey y gobernador de las tierras que descubriera, con derecho a elevar a los reyes una propuesta en terna para cubrir todos los cargos y oficios de los nuevos territorios. Tenía también derecho al diezmo de todos los productos obtenidos en las nuevas tierras y participaba en la octava parte de gastos y beneficios.

La cesión de derechos y poderes hecha a favor del genovés era tan grande, que suponía una vuelta a los usos feudales de la Edad Media. Puede afirmarse que, desde el mismo momento de su concesión, las Capitulaciones de Santa Fe dejaban planteadas las bases de futuros conflictos entre los reyes y los virreyes-gobernadores. Suponían, además, la transculuralización de un sistema social, el señorío, desde Europa a las tierras que se descubriesen, la transformación del derecho feudal en derecho colonial.

De acuerdo con lo estipulado en las negociaciones, los reyes proporcionaron a Colón los medios necesarios para realizar su empresa. La villa de Palos armó dos carabelas que debían participar en el viaje, la "Niña", aparejada con velas latinas, y la "Pin-

CRONOLOGIA DE LA VIDA DE CRISTOBAL COLON

1451	Nace en Génova.		22 de mayo. Llega a Palos.
1476	Llega a Lisboa.		Preparativos de la expedición.
1479	Boda con Felipa Moniz de Perestrelo.		Conoce a los Pinzón y a los Niño.
	Va a Madera, donde nace su hijo Diego.		3 de agosto. Rumbo al Nuevo Mundo. En el archipiélago canario se demoran un mes.
	Breve retorno a Génova y regreso definitivo a Lisboa —no volverá a Italia—.		16 de septiembre. Entran en el mar de los Sargazos: calmas tropicales.
	Desarrollo de su gran idea de navegación.		12 de octubre. Toca tierra: San Salvador. Llegan a Cuba (Juana) y arriban a Haití (Española).
1482-84?	Posibles viajes por Irlanda e Islandia y quizás a Guinea.		16 de enero. Regreso.
1484-85	Propone a Juan II de Portugal la realización de su proyecto, que fue recusado por una comisión de expertos geógrafos.	1493	4 a 11 de marzo. Llega a la costa portuguesa. Mientras, Martín Alonso lo hace en Bayona de Galicia.
1485-90	Estudios varios de cosmografía.		Entre el 15 y 20 de abril debió de efectuar su entrada en Barcelona (entrevista con los reyes).
1485	Sale de Portugal. Llega a Palos de la Frontera.		25 de septiembre. Segundo viaje: rumbo a Canarias.
	Dentro del triángulo geográfico formado por Huelva, La Rábida y Palos de la Frontera estaban los personajes que harían realidad sus sueños.		Toca: Dominica, Guadalupe, sur de Puerto Rico (San Juan), Cuba (Juana) y de ahí a Jamaica.
	Va a ver al duque de Medinasidonia.		Regreso a la Española.
	Se dirige a Sevilla y después a Córdoba.	1494	Empieza la campaña adversa de la extrema dureza de Colón.
1486	En Alcalá de Henares: primera entrevista con los soberanos.	1495	10 de mayo. Regresa a Castilla.
	Los reyes, favorablemente impresionados, ordenan a fray Hernando de Talavera que organice una junta científica para examinar lo propuesto por el genovés.	1496	Se le confirman todos sus privilegios y mercedes.
	La junta se reúne en Salamanca y Córdoba.	1497	Tercer viaje: la recalada se hizo en la isla de Trinidad.
1487-90	Años de espera.	1498	Es enviado Bobadilla.
1491	Santa Fe: enfrentamiento con una nueva comisión. No sólo expone sus ideas, sino que hace exorbitantes demandas.	1500	Cuarto viaje: postrera expedición, considerada como un "viaje menor" más: Santo Domingo, Veragua, Cuba y Jamaica.
		1502	Noviembre: arriba a las costas españolas.
		1504	20 de mayo: muere.
1492	17 de abril. En Santa Fe: "Las Capitulaciones".	1506	



ta", dotadas de velas cuabras, más aptas para la navegación oceánica. La tercera embarcación que debía componer la escuadra era una nao, la "Santa María", construida en unos astilleros cantábricos. Era la de mayor envergadura, pues desplazaba cerca de 100 toneladas. La tripulaban unos cuarenta hombres y Colón la eligió como navío almirante. La "Pinta" estaba mandada por Martín Alonso Pinzón y un hermano suyo, Vicente Yáñez Pinzón, mandaba la "Niña". Las tripulaciones de las dos carabelas estaban compuestas por unos 25 hombres para cada una de ellas. Del casi centenar de hombres que componían la expedición, la mayoría eran originarios de la costa andaluza, excepto tres italianos, un portugués y unos diez vascos y gallegos, posiblemente llegados del Cantábrico con la "Santa María".

Tras diez semanas de preparación, el 3 de agosto de 1492, la pequeña armada abandonaba el puerto de Palos. La próxima escala debían ser las Canarias, que, según los cálculos de Colón, se encontraban en la misma latitud que el Japón. La travesía entre Palos y las Canarias duró seis días. En estas islas se reparó el timón de la "Pinta", averiado durante la travesía, y se substituyó el aparejo latino de la "Niña" por velamen cuadrado. El 9 de septiembre, después de tres días de vientos desfavorables, la Gomera, la más occidental de las islas Canarias, quedó atrás.

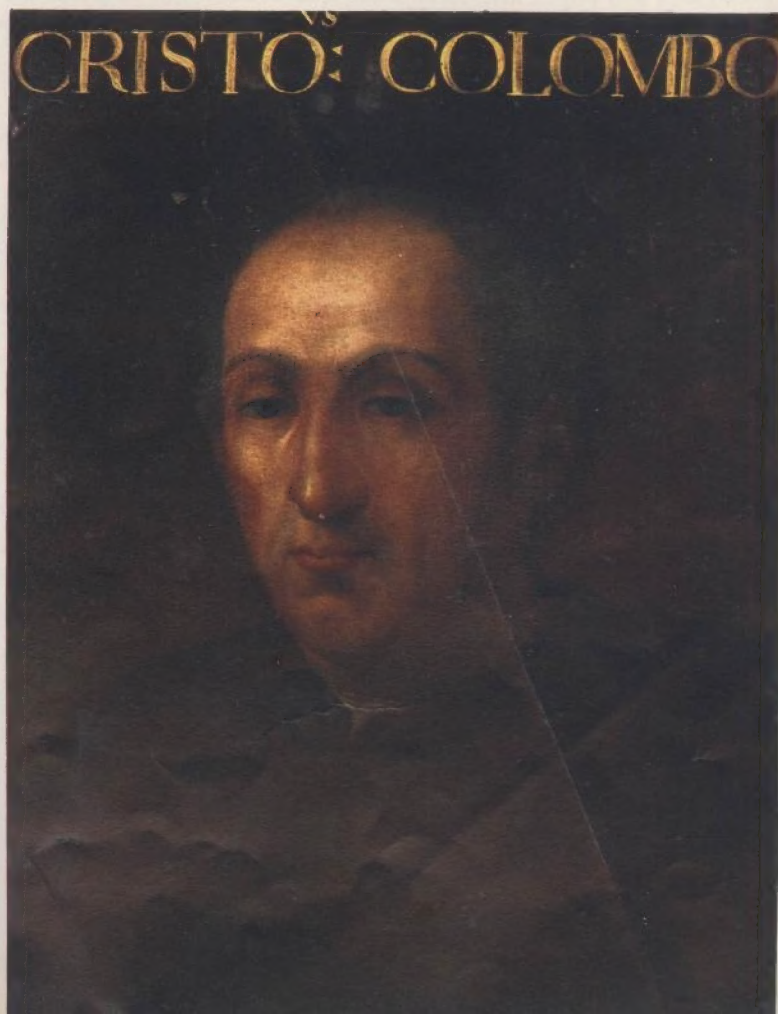
A partir de este momento, el almirante fijaba la derrota en un mapa que crecía en la misma medida en que las naves se internaban en el mar desconocido. Para determinar la latitud se usaba el cuadrante, con el que se medía el ángulo formado por la altura de un astro de referencia y la vertical señalada por una plomada. La exactitud de tales mediciones, tomadas en una nave balanceada por el mar, era tan precaria como puede suponerse. Para determinar la longitud, las di-

ficultades eran todavía mayores. Se medía mediante un reloj de arena el tiempo que la nave seguía cada uno de los rumbos, fijados mediante el compás. Conocidos el rumbo y el tiempo que se había mantenido, se evaluaba a ojo, "a la estima", la velocidad de la nave y así se fijaba en el mapa el camino recorrido cada día. La precisión de tales anotaciones era, pues, aleatoria.

Colón comenzó a fijar la posición hipotética que ocupaba la flota la noche del 7 al 8 de septiembre, sobre un mapa que carecía de latitudes y longitudes. Su tarea se vio

Vista general de Palos de la Frontera, la villa onubense adonde se trasladó Colón cuando sus proyectos fueron rechazados por los portugueses.

Supuesto retrato de Cristóbal Colón (Galleria degli Uffizi, Florencia).





Exterior del monasterio de la Rábida (Huelva), donde se instaló Colón y desde donde realizó varias gestiones para que Inglaterra y Francia acogieran sus proyectos.

facilitada por la uniformidad del rumbo seguido, constantemente hacia el Oeste. Para tranquilizar a la tripulación anotó distancias inferiores a las que él creía que en realidad habían recorrido. En su diario personal anotó las estimaciones que tenía por ciertas. Paradójicamente, las apreciaciones "oficiales", voluntariamente falseadas por Colón, resultaron más acordes con la realidad que los cálculos que el almirante creía correctos. Como ocurrió con las ideas geográficas generales del almirante, incluso los errores teóricos resultaban éxitos en la práctica. Las condiciones atmosféricas facilitaron también el viaje. La continuidad de los vientos favorables y la ausencia de tempestades permitieron realizar la travesía sin contratiempos.

Los problemas fueron de otra índole. A finales de septiembre, la desesperanza hizo

mella en las tripulaciones. Los vientos eran más flojos y las naves avanzaban con más lentitud. A duras penas pudo el almirante convencer a sus hombres para que no desistieran de la empresa.

A primeros de octubre desde las naves se avistaron bandadas de pájaros que, en esta época, realizan la travesía desde América del Norte a las Bermudas. Colón decidió modificar su rumbo, siguiendo el vuelo de las aves. De esta forma evitó, sin saberlo, adentrarse en el "Gulf Stream", que lo hubiera arrastrado hacia las costas de Norteamérica y después hacia alta mar, hacia Europa de nuevo, sin haber tocado tierra. El 11 de octubre los indicios de proximidad de tierra se multiplicaron. Además de las aves, cada vez más numerosas, pudieron recogerse ramas verdes, una tabla y un bastoncillo labrado que flotaba sobre el mar.

En la madrugada del 12, el serviola de la "Niña", Juan Rodríguez Bermejo, Rodrigo de Triana según la tradición, avistó tierra a unas seis millas de distancia. Colón, temiendo los posibles arrecifes, se colocó al paio y esperó que levantara el día. Por la mañana, las tres embarcaciones tocaban tierra. Se trataba de una pequeña isla del archipiélago de las Lucayas, Guanahani para los indígenas, el Salvador según la bautizó Colón.

Firma autógrafa de Cristóbal Colón.

*S.
S. A. S.
X M Y
: Xp. FEREN'S.*

Colón estaba convencido de que había alcanzado la primera de las islas de Asia. El Cipango no podía estar muy lejos. Dos días después, tras repostarse de víveres y agua dulce en Guanahaní, las naves se hicieron a la mar. En busca del Japón recorrieron las islas más inmediatas, Fernandina e Isabela en primer lugar y después Cuba y Haití, a las que se bautizó con los nombres de Juana y la Española respectivamente. En Haití creyó el almirante haber hallado el Japón, porque los indígenas denominaban al interior de la isla Cibao: estaban, pues, en el Cipango, el Japón de Marco Polo. Si esta nueva ilusión tendría que desvanecerse, pronto se hizo patente una realidad muy concreta. Haití quizá no era el Japón, pero, en cambio, en la isla había oro. Los indígenas eran pacíficos y no era difícil convencerlos para que cambiasen el precioso metal por las baratijas que les ofrecían los españoles. La búsqueda del reino del Gran Kan continuó. El 22 de noviembre, la "Pinta" se separó de las otras dos naves. Durante un mes, la "Santa María" y la "Niña" continuaron recorriendo las islas. En la noche del 24 de diciembre, la "Santa María" encalló en un arrecife cerca del cabo Hati. Ante la imposibilidad de poner a flote la nao, la tripulación de la "Santa María" se trasladó a la "Niña". Con los restos de la nao capitana, el almirante decidió construir un fuerte, el fuerte Navidad, la primera y efímera fundación española en América. En Haití quedaron 39 hombres, mientras la "Niña", convertida en el nuevo navío almirante, inició el regreso a España, llevan-

```
graph TD; A((CAPITULACIONES DE SANTA FE, 1492)) --- B((Almirante Mayor de todas aquellas islas y tierras que él descubriera. Vitalicio y hereditario.)); A --- C((Virrey y gobernador de las dichas islas y tierras.)); A --- D((Jefe de la flota)); A --- E((Beneficios económicos)); A --- F((Jurisdicción en tierra firme: judicial facultad de nombrar a sus subordinados)); A --- G((1/10 de todas las ganancias)); A --- H((1/8 de la carga de los buques));
```

Almirante Mayor de todas aquellas islas y tierras que él descubriera. Vitalicio y hereditario.

Virrey y gobernador de las dichas islas y tierras.

Jefe de la flota

Beneficios económicos

Jurisdicción en tierra firme: judicial facultad de nombrar a sus subordinados

1/10 de todas las ganancias

1/8 de la carga de los buques

Los acontecimientos, por otra parte, fueron adversos a Colón: cierto que encontró América, pero no lo que buscaba. Tuvo, pues, que improvisar una política ante las nuevas condiciones. Esta política le enfrentó a los reyes y a los españoles que llevaba consigo. La inmensidad de lo descubierto desbordó pronto al almirante. Desde España se empezaron a enviar flotas y exploradores. El poder organizar la "marcha a la India" fue cada vez más esencial, pero este "poder" lo tenía Fonseca, un obispo a las órdenes directas de los reyes. Con cada nuevo descubridor los reyes firmaban una capitulación, por lo que, cuando llegaba a América, su dependencia de Colón era más bien teórica. Las Indias se le escapaban de las manos al almirante.

allegas Johan de oloma 2
Otro es que si acausar cosas mercedarias quel naceso de las Indias y las y tierras
que si como Indios se ganaron o descubrieron o de las que entremegues de aquellas se
comien acausar de cosas mercedarias naceso pleyto alguno en el lugar donde el Indio
comercio estando se torna y faga que si pleyto que se gement de si offino de almy
canto se puenen en conuena del tal pleyto pleyto 2 tras allegas 6 el ofi de
nuevo lno otro juez conuenga del tal pleyto e asy lo puenen desde agora
de las ofi allegas se puenen al dny offino de almy como se gement 6 lo otro
dny almy nace donde alonb enuaguez q los otros sus amos poren en sus de
canto y siendo supo Johan de oloma 2

Juan 6 cuando los navios q se armaron para dny rudo en q non cada y grado
y quando vezes se arman que puen al dny don xponal colon signillera
cualquier y q por la ofensa puen desde lo 6 se pparen en el dny
y tambien puen al dny del ponal lo ofensa puen de lo q resuata
sela al armado Pleyto ofi allegas. Johan de oloma 2

Donc se puen de espensas con los capitanes de dny allegas en fin
de cada un capitan en la villa de Sancti de delo reyno de granada



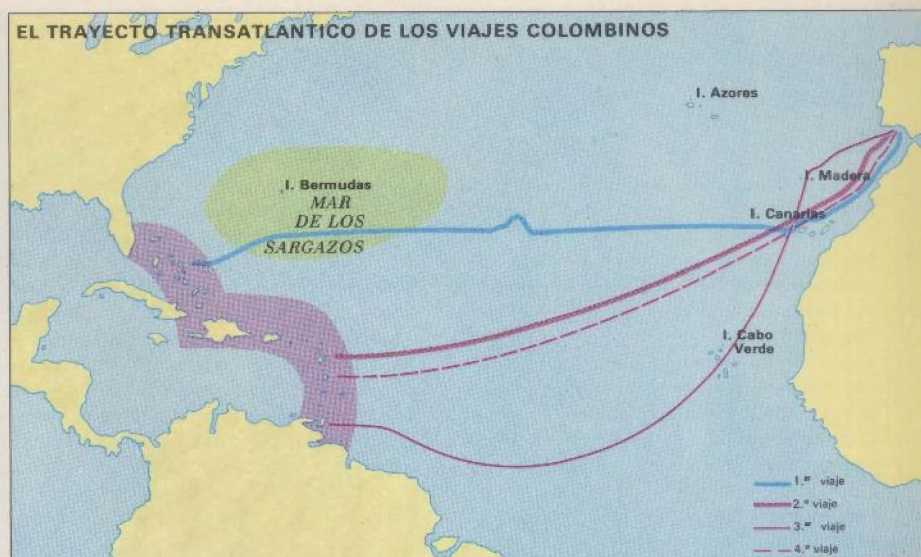
Despedida de las naves descubridoras. Fresco de Vázquez Díaz en el monasterio de la Rábida (Huelva).

do a bordo varios indígenas. El 6 de enero, cerca de la isla de Cabra, se reunió con la otra carabela.

Al principio, la navegación se desarrolló sin problemas. Colón se equivocó, una vez más, al calcular la latitud en que se hallaba. A causa de este error, tomó el rumbo NNE, lo que le situó fuera de la zona de los alisios, que hubieran impedido su regreso. El 13 de febrero, una tempestad separó las dos naves. La "Niña" pudo ganar las Azores con grandes dificultades y, desde allí, llegó a Lisboa. Mientras en la desembocadura del Tago la tripulación reparaba los desperfectos, Colón se entrevistó con el monarca portugués, Juan II. Este, tras oír una relación del viaje, reclamó para sí, en virtud del tratado de Alcaçovas-Toledo, las islas descubiertas por Colón. En el capítulo anterior se han seguido las vicisitudes de esta disputa por la soberanía de las nuevas tierras.

El 13 de marzo, la "Niña" abandonaba Lisboa y se dirigía a Palos. Desde allí, Colón, acompañado por seis indios, partió hacia Barcelona, donde, a la sazón, se encontraban los reyes. Tras su apoteósico recibimiento en la corte, se iniciaron los planes para llevar a cabo un segundo viaje. La ruta de la India estaba abierta y el almirante estaba seguro de que en esta segunda expedición entraría en contacto con el Gran Kan, convertiría a miles de paganos y, por añadidura, se haría con riquezas sin cuento. Colón seguía, pues, creyendo que había llegado a tierras asiáticas; el descubrimiento intelectual del Nuevo Mundo estaba todavía por realizarse.

Para el segundo viaje se organizó una auténtica armada, compuesta por 17 barcos, tripulados por cerca de 1.500 hombres. Una expedición tan numerosa no podía tener por objeto exclusivo el descubrimiento de nue-



jaba atrás las Canarias. La travesía se realizó sin dificultad y fue de menor duración que el primer viaje.

Las naves recorrieron el arco de las Pequeñas Antillas, a las que el almirante fue bautizando: Dominica, María Galante, Guadalupe, etc.

Recorriendo estas islas, los españoles trabaron conocimiento con indígenas muy distintos de los que habían conocido en el primer viaje. En Santa Cruz, una chalupa que se había dirigido a tierra en busca de agua se vio atacada por indios de raza distinta y de costumbres belicosas. Erán *caribes*, con los que los expedicionarios del primer viaje apenas habían tenido contacto. Por primera vez se producía un enfrentamiento serio entre

Representación idealizada del marino andaluz Martín Alonso Pinzón (Museo Naval, Madrid), cuya ayuda fue de trascendental importancia para Colón.

vos horizontes. El objetivo declarado era la conversión de los indígenas. De hecho, las ventajas comerciales y la posibilidad de hallar oro en abundancia no eran los últimos incentivos del viaje. Con todo, el carácter científico de la expedición no quedaba postergado ni mucho menos.

Forinaban parte de la armada varias carabelas de poco calado —de las llamadas cantábricas—, aptas para la exploración de costas y ríos. Entre los expedicionarios se hallaban cartógrafos como Juan de la Cosa y futuros descubridores como Alonso de Ojeda y Ponce de León. Además de las tripulaciones, compuestas como en el primer viaje por una mayoría de andaluces de la costa, esta vez tomaban parte en la expedición unos doscientos nobles que iban a las Indias en busca de fortuna.

La flota partió de Cádiz a finales de septiembre de 1493. A mediados de octubre de-



LAS TRIPULACIONES Y LA VIDA A BORDO DE LAS NAVES DESCUBRIDORAS

El escaso tonelaje de las carabelas hacía que las dotaciones fuesen muy limitadas en número. Por esto las misiones que cada tripulante tenía que cumplir estaban rigurosamente determinadas y la disciplina era férrea. El mando correspondía al *capitán*, autoridad suprema a bordo y responsable del éxito de la expedición. Como su misión fundamental era mandar hombres, podía no ser un marino. De hecho, durante el período de los descubrimientos casi siempre fueron gentes ayezadas en la navegación. Las expediciones las realizaban varias naves. El capitán de la más importante era a la vez jefe de la flota. Recibía el título de *capitán general* o *capitán mayor*.

La segunda autoridad a bordo es el *maestre*. Como se encarga del mando directo de la tripulación y dirige las maniobras del buque en el mar, y al atracar y desatracar en los puertos, debe ser un navegante experimentado. Cuida también de la carga y descarga de la nave y de las cuestiones de orden administrativo. Su situación es difícil, pues se encuentra entre el capitán, autoridad suprema, y la tripulación, a la que deberá tratar directamente.

El *piloto* es el tercer oficial sobre la nave. Es el técnico en navegación, el que maneja los instrumentos para tomar el punto, y tiene a su cuidado las cartas marinas.

Por debajo de estos tres oficiales está el *contra maestre*, el primero de los suboficiales. Toda la nave depende de él. Está encargado de servir de enlace entre los oficiales y la tripulación, con la que convive. Ante el capitán y ante el maestre, es el responsable de cuanto ocurre a bordo.

Son también suboficiales el *despensero* y el *alguacil*. El primero vigila y distribuye las provisiones. El alguacil es una especie

de asistente del contra maestre y además el verdugo que ejecuta los castigos corporales que impone a veces el capitán.

Entre la tripulación existen, además de los marineros y grumetes, una serie de hombres especializados. *Carpinteros, toneleros, calafates*, cada uno de ellos capacitado en los oficios que su nombre indica. Algunos ejercen actividades curiosas. El *cirujano* es a la vez curandero y barbero. A veces viaja un intérprete, ducho en lenguas. La efectividad de esta medida puede no ser muy grande. El intérprete que acompañó a Colón en el primer viaje conocía, como lengua de enlace, el árabe. Le sirvió con los indios del Caribe tanto como le hubiera servido de alcanzar el Catay o el Cipango, los objetivos colombinos.

En las armadas importantes viajaba también un jefe de artillería: el *condesable*. Los *veedores* eran unos funcionarios reales encargados de velar por los intereses económicos de la corona. El *escribano* estaba encargado de llevar el diario de a bordo y de consignar las tomas de posesión de las nuevas tierras.

En total, el número de tripulantes oscilaba entre 25 y 60, según el tamaño de las embarcaciones. En las flotas se aprovechaba la movilidad de las carabelas menores para misiones de reconocimiento y descubierta, mientras las naos y carabelas de mayor tonelaje tenían la ventaja de poder transportar una carga mayor.

La vida a bordo estaba sujeta a los servicios y guardias. Como el cómputo de tiempo era absolutamente necesario para calcular la longitud a que se hallaba la nave, el reloj de arena señalaba todos los relevos. Había un grumete encargado de dar la vuelta al reloj tan pronto como el último grano de arena caía desde la ampollita superior a la inferior. Una

ampollita tardaba en vaciarse media hora. Cada ocho ampollitas, esto es, cada cuatro horas, cambiaba la guardia. Los tres oficiales se turnaban, dos veces al día cada uno, en el mando de la fracción de tripulantes que estaba de guardia y que atendía al timón, a la brújula, al reloj, a la sonda y al servicio de servietas. Las horas de relevo más corrientes eran las 3, 7, 11, 15, 19 y 23. Las comidas se realizaban a las horas de relevo, en dos turnos, uno para la guardia entrante y otro para la saliente.

La monotonía debía de ser la nota dominante en la vida marinera mientras reinaba el buen tiempo y los víveres no escaseaban. Por el contrario, cuando los elementos se mostraban desfavorables sólo el mantenerse a flote debía costar un esfuerzo sobrehumano. Las compensaciones económicas podían ser muy variables, según la duración, la peligrosidad y el éxito de la expedición. El sistema de retribución más común fue el de participación en los beneficios. A la vuelta de una expedición, tras haber cubierto gastos y pagado las primas por servicios distinguidos, se repartían los beneficios entre quienes habían financiado la empresa y la tripulación. Los tripulantes se repartían su parte de manera proporcional a los cargos que habían desempeñado. En ciertas ocasiones se pagaban sueldos fijos, que eran relativamente elevados. Por término medio un grumete cobraba unos 700 maravedís mensuales; un marino, 1.000; un piloto o contra maestre, 2.000, y 3.000 los capitanes. Además, en los viajes con sueldo fijo, las tripulantes estaban autorizados a comerciar con cierta pequeña cantidad de mercancías por su cuenta (pacotilla).

J. F.

La carabela "Niña", según maqueta realizada en el Museo Marítimo de Barcelona.



descubridores e indios. Por lo menos esto es lo que debieron de creer los españoles hasta que llegaron a Haití. Allí pudieron comprobar que el fuerte Navidad había sido arrasado y que ninguno de sus pobladores conservaba la vida. Probablemente la codicia desmesurada de los españoles había encontrado una réplica paralela en la ferocidad de los caribes.

Tras fundar un nuevo establecimiento, la Isabela, en el NE de la isla, el almirante envió doce barcos a España, cargados con oro, falsas especias, pájaros exóticos y veintiséis indios.

En la Isabela, Colón realizó su primera experiencia colonial, que resultó muy poco afortunada. El trabajo, realizado bajo un

clima y con una alimentación tropical, se hizo insoportable para los españoles. Las relaciones con los indígenas se tornaron cada vez más difíciles. Además, el contacto entre los dos grupos tuvo algunas consecuencias de orden patológico desastrosas. Los españoles sufrieron una enfermedad que tuvo para ellos consecuencias funestas, aunque afectaba poco a los indígenas: la sífilis. La otra cara de la moneda la sufrieron los indios, que se vieron afectados por una enfermedad "europea" nueva para ellos: la viruela. La rapacidad de los españoles y los malos tratos a que sometieron a los indios hizo que éstos llevaran la peor parte en la confrontación. Las cifras son tristemente elocuentes a este respecto. De una población de cerca de 60.000 indios en 1493, no quedaban más de 500 en 1548, aunque hay que tener en cuenta los efectos del mestizaje.

Por otra parte, las cosas tampoco marcharon bien entre los colonos. Estallaron disensiones entre los españoles, que estuvieron a punto de convertirse en una auténtica guerra civil.

Las quejas por el desgobierno llegaron a los Reyes Católicos, quienes enviaron a las Indias un juez pesquisidor para que les informase. Enterado de esta medida, Colón regresó a España para defenderse. Llegó a Cádiz en junio de 1495 y, a pesar de los informes recibidos de las Antillas, obtuvo de los reyes la confirmación de todos sus privilegios. Colón, una vez asegurada su situación ante la corte, inició la preparación de su tercer viaje.

Por las fechas en que el almirante se preparaba para cruzar una vez más el océano ya se habían difundido por Europa las noticias de sus descubrimientos. Las posibilidades de las nuevas tierras tentaron a varios príncipes de Occidente. Un navegante italiano al servicio de Inglaterra —potencia al margen del tratado de Tordesillas— realizó la exploración de las costas del nordeste de América. Juan Cabot, que tal era su nombre, era originario de la península italiana, como Colón. Vivió en Valencia entre 1490 y 1493. Se encontraba en Barcelona cuando el almirante fue recibido por los Reyes Católicos, a la vuelta del primer viaje.

El éxito de la empresa colombina y el conocimiento que Cabot tenía de la ruta de las especias, debido a un viaje que anteriormente había realizado a Arabia, debieron de ser las bases de un proyecto de exploración oceánica hacia el Oeste. Cabot propuso sus planes a Enrique VII, rey de Inglaterra, quien le concedió una patente de navegación en 1496. Un año después la nave de Cabot, la "Matthews", regresaba a Inglaterra tras haber recorrido las costas de



Maqueta de la carabela "Pinta", en el Museo Marítimo de Barcelona.

cabo Bretón y Terranova. En 1498, Cabot volvía a América del Norte al mando de una escuadra de seis naves. Esta vez recorrió las costas del sur de Groenlandia, el Labrador, Terranova y quizá llegó a rebasar la desembocadura del Delaware. La expedición no ofreció ventajas inmediatas. Los indígenas eran belicosos, la ruta de las Indias no aparecía y tampoco se hallaba oro ni otras



Marineros de la "Santa Maria" en actitud de izar. Boceto en gres de las figuras de tripulantes de la nao descubridora expuesto en la Feria Mundial de Nueva York (1964-1965), obra de I. S. Montagut (Museo Marítimo, Barcelona).



Falconete de que iban provistas las naves como la "Santa María", según la reproducción existente en el puerto de Barcelona.

materias preciosas. En consecuencia, los ingleses, de momento, abandonaron la exploración de las costas de América del Norte.

Ni Colón ni Cabot tuvieron conciencia de haber llegado a tierras completamente distintas del continente asiático. Colón, en su tercer viaje, en 1498, alcanzó el continente sudamericano. La evidencia de este hecho quedó recogida en el diario de a bordo: "Yo creo —escribe Colón— que éste es un gran continente, desconocido hasta hoy, pues de él desemboca una gran cantidad de agua dulce, y, por otra parte, Esdras dice en su libro que sobre la tierra hay seis partes de tierra firme por una de agua". Pero estas afirmaciones no suponen que Colón crea estar en unas tierras distintas a Asia. Por el contrario, cree haber hallado el paraíso terrenal, que, según sus lecturas medievales, se encuentra en Asia, en "la extremidad de Oriente". Diversos argumentos le sirven para justificar tan curiosa teoría. La Biblia describe el Edén como un lugar de clima templado en el que desembocaban cuatro ríos. Colón había llegado a alcanzar la costa de la actual Venezuela, frente a la isla de Trinidad. En este lugar, en el

golfo y la península de Paria, el clima no era demasiado caluroso, según el almirante, y allí desembocaban cuatro ríos.

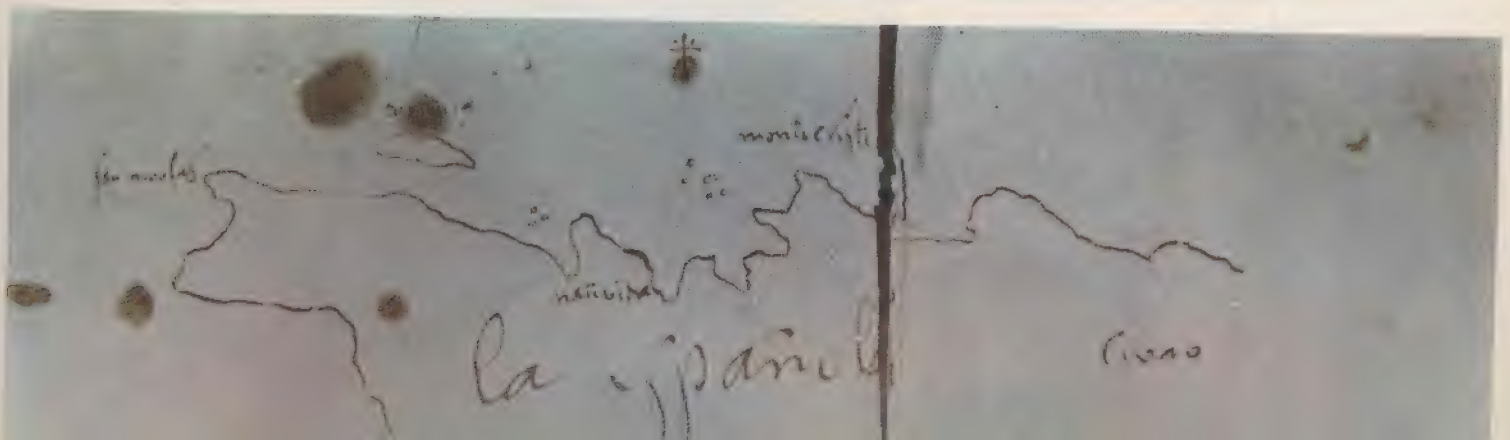
Desde el golfo de Paria, Colón se dirigió hacia la Española, donde reinaba el caos. Una parte de los colonos se habían sublevado contra la disciplina del adelantado Bartolomé, el hermano de Colón. La llegada del almirante no sirvió para solucionar el conflicto. Colón solicitó ayuda de la corte para acabar con la rebelión. Los reyes, en lugar de apoyar la petición del almirante, mandaron a las Antillas a Francisco de Bobadilla, juez-pesquisidor, encargado de determinar las responsabilidades y hallar a los culpables de los desórdenes.

Las relaciones entre el descubridor y Bobadilla fueron malas desde el primer momento. A comienzos de octubre del año 1500, el juez-pesquisidor hizo prisionero a Colón y lo envió a España para que fuera juzgado allí. La postura que adoptaron los reyes ante las acusaciones de que era objeto su almirante fue ecléctica. Colón fue respetado en su cargo de almirante de la Mar Océana, pero desposeído de los títulos de virrey y gobernador. Los reyes reconocían así sus cualidades como navegante y mantenían alguno de los privilegios económicos de las Capitulaciones de Santa Fe, pero, en cambio, le quitaban todo poder jurisdiccional sobre las Indias.

Colón persistió hasta su muerte en creer que las tierras por él halladas formaban parte de Asia. El cuarto y último viaje, el de 1502, tenía por objeto encontrar el paso que conducía desde Cuba, una provincia de China según pensaba el almirante, hasta la India. Colón no dudaba de que esta vez coronaría con éxito la empresa y, por añadidura, regresaría a España por el Oeste, esto es, dando la vuelta al mundo. En realidad, lo que hizo fue recorrer las costas de Centroamérica entre Honduras y Panamá buscando el estrecho que debía conducirle a las islas de las Especies. No lo halló y tuvo que regresar a España, donde murió, en Valladolid, el 19 de mayo de 1506.

La figura del almirante, que ya en vida levantó controversias enormes, ha suscitado

Mapa de la parte norte de la isla de Haití (Española), realizado por Colón (Palacio de los duques de Alba, Madrid).



EL DIARIO DE A BORDO DE CRISTOBAL COLON

Es posiblemente el más importante de los documentos relativos a la historia de los descubrimientos geográficos. Diario de navegación oficial de la "Santa María", recoge todas las vicisitudes del primer viaje y contiene el relato del primer encuentro con las nuevas tierras y con sus habitantes.

El texto íntegro de este diario se ha perdido. Afortunadamente conservamos una versión de él, resumida y comentada por fray Bartolomé de las Casas, quien algunas veces respeta el texto original, reproduciendo íntegramente algunos pasajes. Este es el caso del fragmento que sigue, primera descripción etnológica de los "indios", realizada por el propio almirante:

"Ellos andan todos desnudos como su madre los parió, y también las mujeres, aunque no vide más de una harto moza. Y todos los que yo vide eran todos mancebos, que ninguno vide de edad de más de treinta años: muy bien hechos, de muy hermosos cuerpos y muy buenas caras. Los cabellos gruesos cuasi como sedas de cola de caballo, e cortos. Los cabellos traen por encima de las cejas, salvo unos pocos detrás, que traen largos, que jamás se cortan. Dellos se pintan de prieto y dellos son de la color de los canarios, ni negros ni blancos y dellos se pintan de blanco, dellos de colorado y dellos de lo que hallan y dellos se pintan las caras y dellos todo el cuerpo y dellos sólo los ojos y dellos sólo la nariz. Ellos no traen armas ni las conocen, porque les mostré espadas y las tomaban por el filo y se cortaban por ignorancia. No tienen ningún hierro. Sus azagayas son unas varas sin hierro y algunas de ellas tienen en la punta un diente de pez, y otras de otras cosas. Ellos todos suelen ser de buena estatura, de grandeza y buenos gestos bien hechos. Yo vi algunos que tenían señales de heridas en sus cuerpos y les pregunté por señas qué era aquello, y ellos me mostraron como allí venía gente de otras islas que estaban cerca y les querían tomar y se defendían. Y yo creí y creo que aquí vienen de tierra firme a tomarlos por cautivos. Ellos deben ser buenos servidores y de buen ingenio, pues pronto repiten todo lo que les enseño a decir y creo que fácilmente se harían cristianos, pues me pareció que ninguna

secta tenían. Yo, placiendo a Nuestro Señor, llevaré de aquí al tiempo de mi partida seis a Vuestra Alteza para que aprendan a hablar. No vi ninguna clase de animal, salvo papagayos, en esta isla.

"*Sábado, 13 de octubre.* Luego que amaneció vinieron a la playa muchos de estos hombres, todos mancebos como dicho tengo y todos de buena estatura, gente muy hermosa, los cabellos no crespos, salvo corredios y gruesos, como sedas de caballo, y todos de la frente y cabeza muy ancha, más que otra generación que fasta aquí haya visto, y los ojos muy hermosos y no pequeños y dellos ninguno prieto, salvo de la color de los canarios, ni se debe esperar otra cosa, pues esta Lesteoueste (en la latitud) con la isla de Hierro, en Canaria, bajo una línea. Las piernas muy derechas, todas a una mano y no barriga, salvo muy bien hecha.

"Ellos vinieron a la nao con almadías que son hechas del pie de un árbol, como un barco lueno y todo de un pedazo y labrado muy a maravilla según la tierra, y grandes, pues en algunas de ellas venían cuarenta o cuarenta y cinco hombres, y otras más pequeñas, hasta haber algunas en que venía un solo hombre. Remaban con una pala como de hornero y anda a maravilla y si se les trastorna, luego se echan todos a nadar y la enderezan y vacían con calabazas que traen ellos. Traían ovillos de algodón filado y papagayos y azagayas y otras cositas que sería tardío de escribir y todo daban por cualquier cosa que se les diese. Y yo estaba atento y trabajaba de saber si había oro y vi que algunos de ellos traían un pedazuelo colgado en un agujero que tienen a la nariz, y por señas pude entender que yendo al Sur o volviendo la isla por el Sur que estaba un gran rey que tenía grandes vasos de ello, y tenía muy mucho. Trabajé que fuesen allá y después vide que no entendían la idea. Determiné de aguardar fasta mañana en la tarde y después partir para el Sudeste, que según muchos de ellos me enseñaron decían que había tierra al Sur y al Sudeste y al Norueste, y que estas gentes del Norueste les venían a combatir muchas veces, y así ir al Sudueste a buscar el oro y las piedras preciosas.

"Esta isla es muy grande y muy llana y

de árboles muy verdes y muchas aguas y una laguna en medio muy grande sin ninguna montaña y toda ella verde que es placer de mirarla; y esta gente harto mansa y por la gana de haber nuestras cosas y temiendo que no se les ha de dar sin que den algo, y no lo tienen, toman lo que pueden y se echan luego a nadar; mas todo lo que tienen lo dan por cualquier cosa que les den, que hasta los pedazos de las escudillas y de las tazas de vidrio rotas rescataban, hasta que vi dar diez y seis ovillos de algodón por tres ceotís de Portugal, que es una blanca de Castilla, y en ellos habría más de una arroba de algodón filado. Esto defendiera y no dejara tomar a nadie, salvo que yo lo mandara tomar todo para Vuestra Alteza si hubiera en cantidad. Aquí nace en esta isla, mas por el poco tiempo no pude dar así del todo fe, y también aquí nace el oro que traen colgando de la nariz; mas por no perder tiempo quiero ver si puedo ir a topar a la isla de Cipango. Agora como fue noche todos se fueron a tierra con sus almadías.

"*Domingo, 14 de octubre.* En amaneciendo mandé aderezar el batel de la nao y las barcas de las carabelas y fui al lueno de la isla, en el camino del Nordeste, para ver la otra parte, qué era de la otra parte del Este, qué había y también para ver las poblaciones, y vide luego dos o tres y la gente que venían todos a la playa llenándonos y dando gracias a Dios. Los unos nos traían agua, otros cosas que comer; otros, cuando veían que yo no curaba de ir a tierra, se echaban a la mar nadando y venían y entendíamos que nos preguntaban si éramos venidos del cielo. Y vino uno viejo en el batel dentro y otros a voces grandes llamaban todos hombres y mujeres: "Venid a ver a los hombres que vinieron del cielo, traedles de comer y beber".

"Vinieron muchos y muchas mujeres, cada uno con algo, dando gracias a Dios, echándose al suelo y levantando las manos al cielo y después a voces nos llamaban que fuésemos a tierra".

(Del *Diario de Colón*, días 12, 13 y 14 de octubre de 1492.)

J. F.

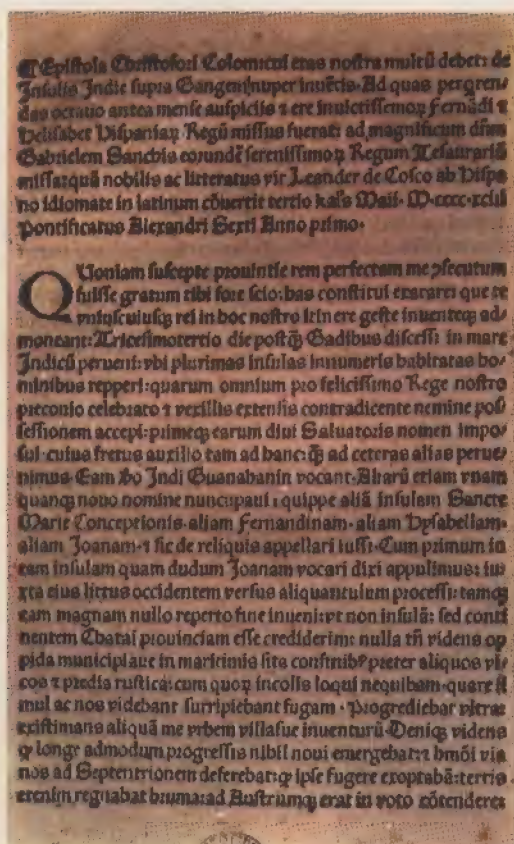


Representación del momento de tomar posesión de la tierra americana por Cristóbal Colón. Plafón escultórico de la base del monumento erigido en Barcelona a la memoria del descubridor.



Una vez encallada la "Santa María", y ante la imposibilidad de volver a ponerla a flote, Colón decidió construir un fuerte, que llamó de Navidad y fue la primera fundación española en América. Ingenua representación de la despedida del almirante y el rey indígena que figura en la portada de las "Décadas" de Antonio de Herrera (Biblioteca Nacional, Madrid).

Primera página de la edición latina, realizada en Roma por el impresor Planneck, de la carta que Colón dirigió a Gabriel Sánchez para comunicarle el feliz resultado de su viaje y descubrimiento (Biblioteca Central, Barcelona).



multitud de polémicas históricas. Hoy creemos que lo mejor es valorarle por sus obras. Como escribe Charles Verlinden, "partiendo de un error, obstinadamente aferrado a este error, Colón hizo el más grande descubrimiento de todos los tiempos. Como consecuencia de aquel error inicial, él se equivocó acerca del alcance de su descubrimiento. Pero el error aquel ha sido fecundo. A partir de él se creó el mundo occidental moderno. A pesar de los abusos e incluso de las culpas que acompañaron a la conquista colonial, tal error estableció la base de la civilización atlántica, cuyo destino —a pesar de lo que puedan decir a veces algunos espíritus mal inspirados— coincide con el de la civilización del mundo".

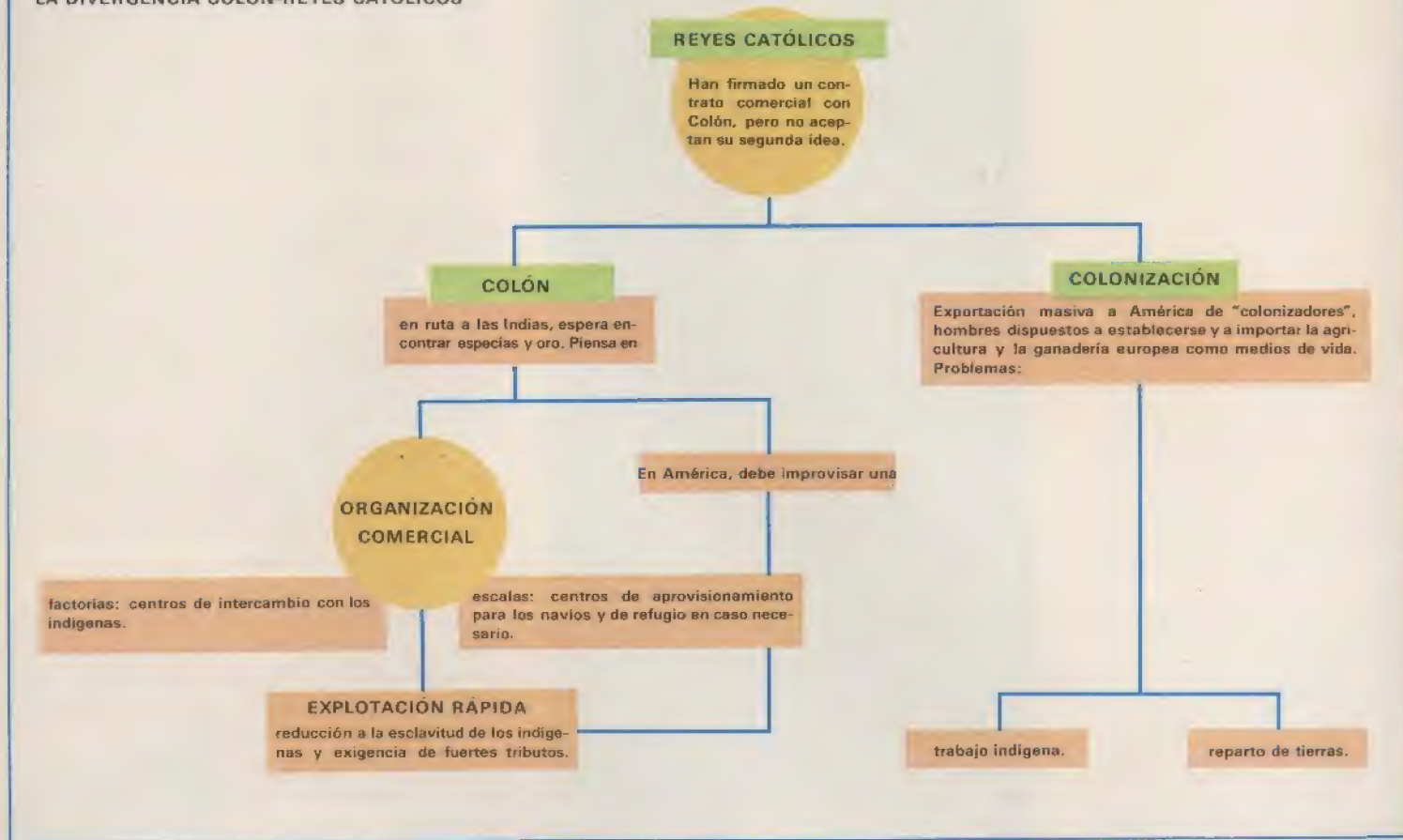
Colón y Cabot compartieron el mismo error: creer que las tierras recién descubiertas pertenecían al continente asiático. Lo mismo creyeron los navegantes que, todavía en vida del primero, recorrieron el litoral del este de Sudamérica, en la serie de expediciones que se han denominado *viajes menores*. Entre los años 1499 y 1501, Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón, Pedro Alonso Niño, Diego Lepe y Rodrigo de Bastidas mandaron las expediciones que descubrieron las costas situadas entre el Darién y el cabo San Agustín, la punta oriental del Brasil, mientras los portugueses recorrían las costas que se extienden al Sur, hacia el Río de la Plata.

De los *viajes menores*, las dos expediciones más importantes, porque constituyen el descubrimiento del perfil oriental de Sudamérica, fueron las de Ojeda y Yáñez. Ojeda fue el primero que, tras Colón, inició las exploraciones del continente. Yáñez se adelantó por unos meses a la expedición portuguesa de Cabral, al sur del ecuador, y fue el primero que navegó por la *Mar Dulce*, la desembocadura del Amazonas.

El viaje de Alonso de Ojeda se inició en mayo de 1499, cuando en España ya se conocían los resultados del tercer viaje colombino. Tomaron parte en él Juan de la Cosa, como piloto, y Américo Vespucio, un florentino afincado en Sevilla a causa de sus actividades comerciales, cuya participación en la empresa iba a ser fundamental para el nombre de las nuevas tierras. El rumbo seguido parece que fue el mismo del empleado por el tercer viaje de Colón, aunque la zona de costa recorrida fue mayor, llegando hasta el cabo Vela.

La expedición de Vicente Yáñez fue posterior en unos meses al viaje de Ojeda. Salíó de España a finales de 1499. El territorio descubierto comprende toda la costa ameri-

LA DIVERGENCIA COLÓN-REYES CATÓLICOS



cana desde el cabo San Agustín hasta la isla de Trinidad.

Más adelante, las costas del Brasil fueron recorridas por los portugueses. A fines de abril de 1500, una expedición portuguesa que, al mando de Pedro Alvares Cabral, había salido en dirección a la India, por la ruta de Vasco de Gama, se desvió tanto hacia el Suroeste que alcanzó la costa brasileña, en la bahía llamada desde entonces Cabralia, en la costa del actual estado de Bahía. El carácter fortuito o la intencionalidad de la desviación que condujo a Cabral al Nuevo Mundo no están muy claros. Lo cierto es que

el portugués tomó posesión de las tierras nuevas en nombre del monarca luso, a quien pertenecían según el tratado de Tordesillas. Un año después de la arribada de Cabral al Brasil, una nueva expedición portuguesa, en la que tomó parte Vespucio, recorrió casi toda la costa de Sudamérica que se extiende al sur del cabo San Agustín, sobrepasando el Río de la Plata y alcanzando los 46 grados de latitud Sur.

Así pues, hacia 1502, cuando regresó la expedición portuguesa de Vespucio, sumando los datos aportados por los descubridores que habían navegado bajo pabellón español

Cádiz, según grabado de "Civitates orbis terrarum", de Braun (Biblioteca Nacional, Madrid). De esta ciudad atlántica partió la flota que componía el segundo viaje de Colón.



Monumento elevado a Cristóbal Colón en la región de Basse Terre, en la isla de Guadalupe, que descubrió en su segundo viaje.



Sebastián Caboto (detalle de una pintura del siglo XVI, restaurada en el XVIII, del Palacio Ducal de Venecia). Puesto en contacto en España con el descubrimiento de Colón, Caboto recabó y obtuvo el apoyo de Enrique VII de Inglaterra para realizar un viaje de descubrimiento, pero sus éxitos fueron insignificantes.



y lusitano, podía obtenerse un concepto bastante claro de la extensión de las costas orientales de Sudamérica, y, por lo tanto, era difícil mantener el esquema cartográfico colombino. De hecho, el viaje de Vespucio rompió los moldes en que se habían desarrollado las navegaciones del almirante y los *viajes menores*. Significó el salto desde el Caribe a las rutas del Sur.

El nuevo continente recibió el nombre de América Vespucio. Este hecho ha contribuido a dar a su figura una notoriedad excepcional. Pero, como ocurre con Colón, su fama está unida a las controversias que suscitaron la valoración histórica de sus empresas y la justicia de que sea su nombre el que denomine un continente.

De todas las versiones, muchas veces contradictorias, que los historiadores han dado de su vida y de sus viajes, interesa destacar dos puntos, que además presentan la ventaja de ser incontrovertibles:

1.º Américo visitó el Nuevo Mundo después de Colón, en primer lugar formando parte de la expedición de Ojeda de 1499 y después, bajo pabellón portugués, recorriendo prácticamente casi todo el perfil sudoriental de la costa de América.

2.º Fue el primero en concebir y en difundir sin reservas la idea de que existía un continente interpuesto entre las costas de Europa-África y el Extremo Oriente, a saber, las nuevas tierras que él mismo había recorrido.

El profesor Carlos Seco sintetiza así la trascendencia de estos hechos:

“De este modo, si por una parte la auténtica importancia de lo descubierto en navegaciones de que él (Vespucio) formara parte no justifica el nombre dado a esta tierra nueva, por otra, la intención con que el florentino supo desgajarla del viejo mundo, ampliando de manera gigantesca los conceptos geográficos y sirviendo de pauta a un ciclo posterior de viajes —el que se bosqueja en las Juntas de Toro y Burgos y tiene su última consecuencia en el periplo magallánico— es un argumento en apoyo de la denominación dada a la cuarta parte de la esfera.

“En todo caso, creemos que no deja de ser un maravilloso juego del destino que Florencia —patria máxima del Renacimiento— diese nombre, a través de uno de sus hijos, al mundo descubierto en la gran gesta que inaugura la Edad Moderna; y que fuesen la palabra y la idea, más que la acción práctica, los pedestales de esta nueva gloria de la ciudad preclara.”

Américo Vespucio realizó un segundo viaje al servicio de la corte portuguesa. Después, a partir de 1505, volvió a España, donde quedó vinculado a las empresas descubri-

doras. Estas reciben una orientación nueva desde el momento en que se difunde la idea de que el Atlántico está cerrado al Oeste por un continente nuevo. Si esto es así, debe existir un mar que separe las Indias de Colón de las Indias asiáticas. La comunicación entre este mar, descubierto antes intelectualmente que en la práctica, y el Atlántico es indispensable para hallar la nueva ruta de las especias.

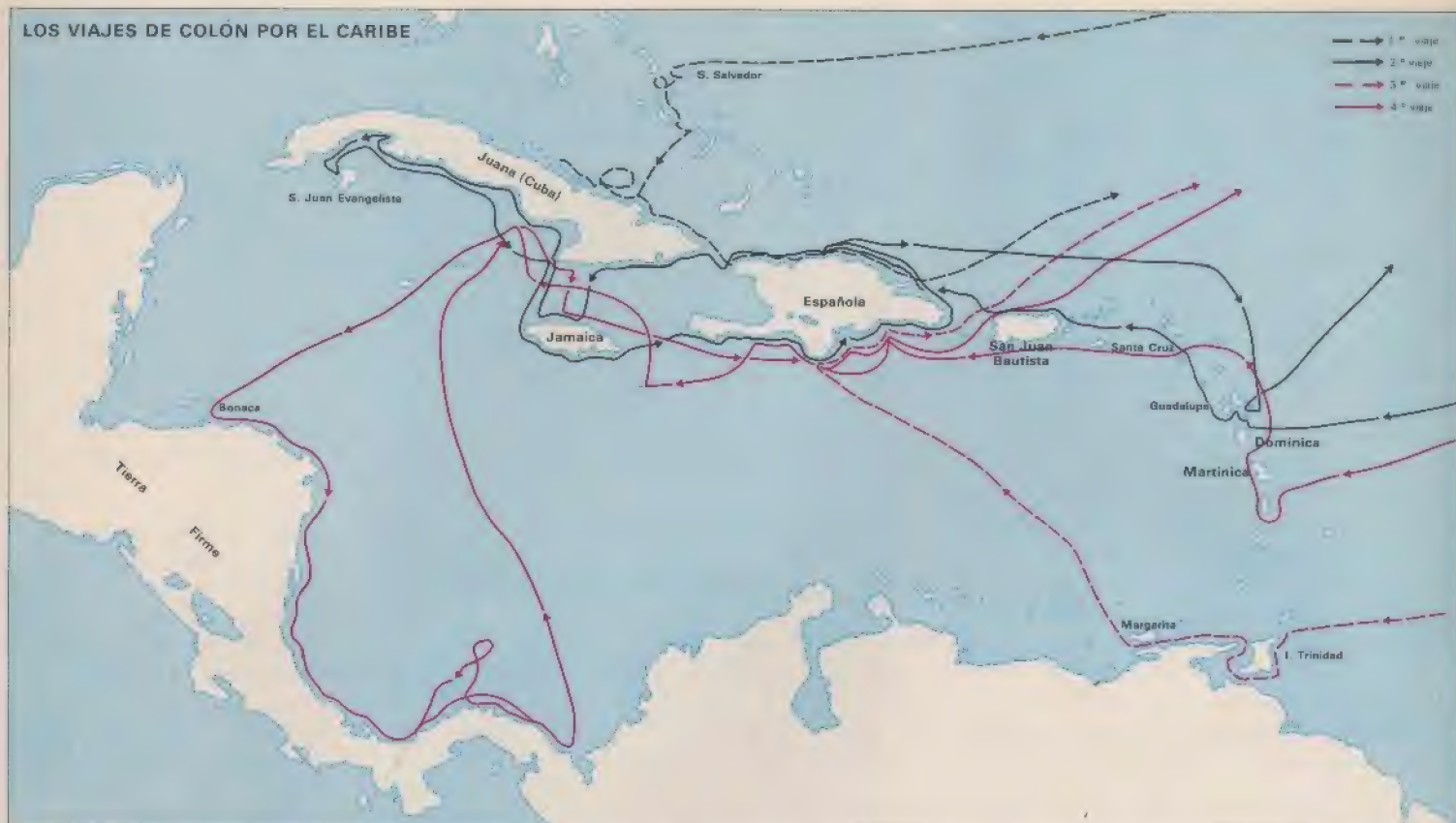
Esta es la cuestión más importante —hallar un paso que comunique el océano conocido con el que se presiente más allá— que se planteó en la Junta de Toro, convocada por el rey Fernando el Católico, a la que acudieron Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vespucio. Ambos deben realizar un viaje que los conduzca a las islas de las Especias. Los rumbos que proponen son distintos. Yáñez prefiere la ruta del Norte, hacia Honduras, has-

ta donde Colón ha llegado en su cuarto viaje. Américo se inclina por la ruta del Sur, siguiendo la inflexión hacia el SO de la costa americana del mediodía del Brasil, que él conoce bien.

Parece que este último criterio fue el que se impuso, pero cuestiones políticas de orden interno, surgidas entre las dos regencias de Fernando el Católico, impidieron la realización del proyecto. A comienzos de 1508 vuelve a replantearse la cuestión, esta vez en la llamada Junta de Burgos. Asisten Pinzón, Solís, Vespucio y Juan de la Cosa. Las decisiones que en ella se toman son múltiples. Se proyecta otra vez un viaje hacia las islas de las Especias siguiendo el criterio de Pinzón: “al oeste de las Antillas y al norte del ecuador”. Los encargados de realizarlo serán Pinzón y Solís. Américo recibe el título, creado expresamente en este momento, de *piloto*

Enrique VII de Inglaterra y Caboto (serie de tapices de la historia de Inglaterra confeccionados con motivo del no-ningentésimo aniversario de la batalla de Hastings).





mayor de la Casa de Contratación. Se tomaron, además, otras medidas de orden colonial.

El proyectado viaje de Pinzón y Solís se llevó a cabo dentro del mismo año y recorrió las costas de Centroamérica hasta alcanzar la costa norte de la península de Yucatán. Pero el fin principal de la expedición, hallar el paso hacia la especiería, quedó sin cumplir. Antes debía tener lugar la empresa de Vasco Núñez de Balboa, el descubridor del Mar del Sur.

El descubrimiento del Mar del Sur está íntimamente ligado a la creación de dos fun-

daciones coloniales en Tierra Firme, la de Nueva Andalucía, al sur del Darién, y la de Castilla del Oro, al Norte. Los beneficiarios de estas dos fundaciones fueron Ojeda y Nicuesa, respectivamente. Desde el principio, las dificultades que tuvieron que afrontar ambas colonias fueron superiores a sus posibilidades.

Uno de los colonos, Vasco Núñez de Balboa, desprovisto de los prejuicios de casta propios de un Ojeda, en parte causa del desastre colonial, supo salvar ambas fundaciones, ya prácticamente perdidas, reuniéndolas en una sola, asentada en la costa occidental del golfo: Santa María del Darién. Balboa necesitó justificar su jefatura, adquirida gracias al prestigio de que gozaba entre los colonos, pero no por una concesión de la corte. El deseo de obtener el reconocimiento de su supremacía por parte del monarca gracias a una gran empresa es el motor de la expedición que daría cima al descubrimiento del Mar del Sur, del océano Pacífico.

Las relaciones amistosas, e incluso familiares, pues estaba casado con la hija de uno de los caciques, que Balboa estableció con los indígenas del istmo le permitieron recoger noticias de la existencia de un mar al otro lado y, a la vez, los primeros barruntos del oro del Perú. Acompañado de otros colonos (uno de ellos será pronto famoso,



Bartolomé Colón, hermano del descubridor, adelantado en la Española y suscitador de la rebelión de los colonos españoles contra él (detalle de la portada de las "Décadas" de Antonio de Herrera; Biblioteca Nacional, Madrid).

Pizarro), realizó la travesía del istmo luchando con una naturaleza hostil, venciendo la selva, la montaña y las condiciones climáticas tropicales.

El 25 de septiembre de 1513 tomó posesión, en nombre de los Reyes Católicos, del nuevo océano. El escribano de la expedición dio así fe del hecho, tras nombrar a sus protagonistas: "Estos veintidós y el escribano Andrés de Valderrábano fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en el Mar del Sur y con sus manos todos ellos probaron el agua, que metieron en sus bocas para ver si era salada, como la de la otra mar; y viendo que lo era, dieron gracias a Dios".

Américo Vespucio había muerto un año antes. No pudo, pues, conocer la confirmación que los hechos daban a sus teorías. La reacción inmediata de la corte, lógicamente, estuvo de acuerdo con las circunstancias. No sólo se reemprendió la búsqueda del paso que uniría los dos océanos, según había predicho Vespucio, sino que se siguió el primitivo proyecto que éste había presentado años atrás en la Junta de Toro. En 1514 partió la expedición de Díaz de Solís en busca del paso que se suponía al sur de América. Un nuevo y trágico fracaso saldó esta expedición. Solís confundió la desembocadura del Río de la Plata con el estrecho que buscaba y murió en sus orillas a manos de los indígenas.

El reinado de Carlos V se abre con la organización de la empresa que debía coronar esta porfiada serie de intentos, la expedición de Fernando de Magallanes.

Existe cierto paralelismo entre el orto de los proyectos de Magallanes y los de Colón. En ambos casos las ideas acertadas y erróneas aparecen mezcladas en fecunda amalgama. La verdad en los proyectos de Magallanes estriba en la seguridad de la existencia de un paso al sur del Nuevo Mundo. Los errores son varios. Magallanes repetía la equivocación de Solís al creer que el Río de la Plata era el estrecho que conducía a Oriente. Otra de sus concepciones erróneas consistía en suponer el océano Pacífico menos amplio de lo que en realidad era. Esto no sólo simplificaba su travesía, sino que, además, situaba las Molucas en la zona española según la delimitación hecha en Tordesillas.

La génesis de los proyectos de Magallanes hay que buscarla en dos vivencias del gran navegante, según el profesor Seco: las experiencias de Magallanes en Oriente durante las expediciones de Almeida y Albuquerque y los estudios cosmográficos que realizó en Portugal a la vuelta de los viajes por las islas de las Especies.

"A las órdenes de Almeida y Albuquerque, los dos grandes virreyes portugueses, Magallanes había tomado parte en las campañas del Indico, distinguiéndose muy especialmente en la expedición a Malaca de 1509. Su gran amigo, Francisco Serrao, salvado por él de la muerte en esta coyuntura, formó parte luego de la primera expedición que franqueando el estrecho alcanzó las Molucas. Pero se quedó en Ternate al servicio del reyezuelo de aquella isla, sin perder por eso el contacto con sus compatriotas y especialmente con Magallanes. La interesante y espaciada correspondencia entre ambos había de constituir uno de los grandes estímulos que impulsarían a aquél hacia la gran aventura. Porque Serrao estaba convencido de que alcanzar el archipiélago en que se en-

Placa que conmemora en Valladolid la muerte de Colón en la ciudad.





Detalle de la fachada atlántica de Costa Rica. En el cuarto viaje, Cristóbal Colón recorrió las tierras de Centroamérica comprendidas entre Honduras y Panamá en busca del estrecho que le había de permitir alcanzar las islas de las Especias.

contraba por el camino de Occidente era más sencillo que llegar a él por la ruta portuguesa.

"En segundo lugar, los estudios cartográficos emprendidos por el gran navegante, una vez en Portugal, que afirmaron su erróneo concepto de la situación, en longitud, de las Molucas, convenciéndole al mismo tiempo de la existencia de un paso al sur del continente americano. Pigafetta refiere que la idea de Magallanes derivaba de haber visto, en el archivo del rey de Portugal, un mapa de Martin Behaim en que estaba indicado el estrecho meridional; y aunque no ha llegado hasta nosotros este documento cartográfico, lo conocemos a través del globo de Juan Schoner, que registra efectivamente el paso entre ambos mares, pero en lugar erróneo. Lo cual es muy lógico, pues no habiendo visitado Behaim personalmente la costa oriental americana, los datos por él recogidos debían de proceder sin duda de la expedición Coelho-Vespucio, que sobrepasó

unos grados el Río de la Plata. En cuanto a sus cálculos de longitud, Magallanes contó con un asesor más o menos estrambótico, pero respetado por su saber: Ruy Faleiro. Y hoy sabemos que las determinaciones geodésicas de Faleiro eran —afortunadamente— tan equivocadas como las de Toscanelli cuarenta años atrás.

"Con esta carga de fecundos errores, Magallanes no hubiera cumplido, a pesar de todo, la misión que le estaba reservada, de no producirse el rompimiento con el rey portugués que le echaría en brazos de Carlos V. Porque para Castilla el proyecto magallánico tenía mucho mayor interés que para Portugal. Es más, si Portugal hubiera aceptado la idea de Magallanes llevándola a cabo, en último término sus consecuencias habrían sido mucho más útiles para España, porque el camino de Occidente era, de un modo u otro, el suyo."

El paralelismo entre los proyectos de Colón y de Magallanes continúa cuando éste

intenta poner en práctica el suyo. Como Colón había hecho, Magallanes recaba el apoyo de la monarquía portuguesa; tras la negativa de ésta, prueba suerte ante la corte española. Carlos V apoyó desde el primer momento el proyecto del portugués. El 28 de marzo de 1518 se firmaron las capitulaciones. El 20 de septiembre del año siguiente partía la flota de Sanlúcar de Barrameda. Estaba formada por cinco embarcaciones, "Trinidad", "San Antonio", "Victoria", "Concepción" y "Santiago", tripuladas por 241 hombres.

Como Magallanes estaba convencido de que el Río de la Plata era el paso que conducía al Mar del Sur, la expedición siguió la misma ruta del último viaje de Solís. En noviembre de 1519 alcanzaron la costa brasileña a la altura del cabo San Agustín. Desde allí se dirigieron hacia el Sur. En enero del



Monumento elevado en Buenos Aires a la gloria del descubridor de América.



Medallones con las efígies de Cristóbal Colón y Américo Vespucio (Palacio Comunal, Génova). Por obra del geógrafo y cartógrafo Waldseemüller, el nombre de Américo tendrá precedencia sobre el del descubridor.

Portulano del Mediterráneo, original de Gabriel de Vallseca, y que perteneció a Américo Vespucio (Museo Marítimo, Barcelona).

siguiente año se encontraban en la desembocadura del Río de la Plata. Emplearon casi un mes en recorrer el estuario hasta convenirse de que no era el ansiado paso.

A partir de este momento, en que los cálculos de Magallanes se muestran fallidos, comienza la aventura casi a ciegas. Tras la larga internada en el golfo de San Julián, prosigue la marcha hacia el Sur. En octubre doblaron el cabo de las Once Mil Vírgenes, que resultó ser el comienzo del estrecho tan descado. Sólo tres naves alcanzaron el Mar del Sur; la "Santiago" se había perdido en la costa americana y la "San Antonio" desertó al comienzo del estrecho. El aspecto con que el nuevo océano se presentó a los navegantes

era tan tranquilo que lo bautizaron con el nombre de Mar de las Damas. ¡Manos femeninas hubieran sido suficiente para dirigir la navegación en tan calmosas aguas! El nombre que ha prosperado, océano Pacífico, está tan acorde con esta primera denominación como alejado de la auténtica realidad.

La travesía del Pacífico duró tres meses. Los problemas principales derivaron de la escasez de provisiones. Las naves no se hallaban preparadas para una travesía oceánica de tanta duración, por otra parte imprevista en los cálculos de Magallanes. A pesar de todo, el 6 de marzo de 1521 las naves alcanzaron la isla de Guam, en el archipiélago de las Marianas.



El estado de agotamiento de las tripulaciones era tan grande, que no pudieron evitar que los indígenas de la isla subieran a bordo y se llevaran cuanto quisieran, incluida una canoa. Al día siguiente, tras una noche de reposo, Magallanes tomará represalias y conseguirá hacerse con alimentos frescos, el mejor botín que podían apetecer los españoles en este momento. Después abandonará la isla, a la que antes bautizó con un nombre acorde con las peripecias allí acontecidas: isla de los Ladrones. A mediados de marzo arribarán a un nuevo archipiélago. Las relaciones con los nativos son amistosas. En estas islas, las tripulaciones pudieron recuperarse. Pero el descanso no duró mucho. Las noticias que sobre la proximidad de las especias proporcionan los habitantes de las islas son un acicate para continuar la travesía. El nombre que Magallanes dio a este archipiélago refleja la recuperación, resurrección casi, operada entre los expedicionarios durante su estancia allí: islas de San Lázaro, que más adelante, durante la conquista, sería cambiado por el de islas Filipinas.

Las islas de los malayos se alcanzaron pronto. El 28 de marzo de 1521 tomaron contacto con Mazagua, una isla próxima a Mindanao. Las relaciones con los malayos fueron buenas. En Cebú, una de las islas más importantes, Magallanes se alió con el cacique local. El temor a los portugueses, que no podían hallarse muy lejos, le impulsó a obrar así. La alianza quedó sellada con el hermanamiento entre Magallanes y el reye-

zuelo malayo. Además, se concertó una paz eterna entre Cebú y España y se reservó a los españoles el derecho exclusivo de comerciar con la isla. El cacique fue bautizado, precisamente con el nombre de Carlos, como el rey de España.

Pero no todo eran ventajas. Los españoles se comprometían a ayudar militarmente al cacique de Cebú contra cualquiera de los príncipes de las islas vecinas que no aceptara su autoridad. En cumplimiento de este compromiso se enfrentaron a un vasallo rebelde, en la isla de Mactán. El encuentro fue fatal para los españoles. Tuvieron que retirarse sin poder tomar la isla y, en esta acción, Magallanes perdió la vida. Esta escaramuza no sólo costará la desaparición del jefe de los expedicionarios, sino que acabará con la alianza entre españoles y el flamante rey Carlos de Cebú. Una emboscada en la que perecerán la mayor parte de los oficiales pondrá fin al período de relaciones amistosas. Casi sin cuadros de mando, sin piloto y sin astrólogo, la flota se vio obligada a hacerse a la mar. Como sólo quedaban 108 supervivientes, decidieron sacrificar una embarcación. La "Concepción", la que se hallaba en peor estado, fue incendiada. La carga útil y la tripulación se habían repartido anteriormente entre las dos naves restantes.

Desde la partida de Cebú se había encargado del mando de la flota un oficial oscuro llamado Carvalho. Su incompetencia, puesta de manifiesto en repetidas ocasiones, provocó su destitución. En su lugar tomó el mando como jefe de la flota Espinosa, mien-



Vasco Núñez de Balboa, representado en la acuñación de un décimo de balboa emitido en Panamá en 1930 (Museo Marítimo, Barcelona). El descubrimiento del Mar del Sur se realizó por tierra. Núñez de Balboa, sabedor por los indios de la existencia de un gran mar al otro lado de las montañas y necesitando justificar su jefatura en Santa María del Darién por un gran éxito, organizó una expedición que le llevó hasta las aguas del Pacífico.

Carta de Juan de la Cosa (1500) en que ya aparecen las Antillas y Cuba despegada de la costa del continente (Museo Naval, Madrid).



Colegiata de Toro. En esta ciudad se reunió, convocada por Fernando el Católico, la Junta que había de dictaminar acerca del mejor camino a seguir para hallar las islas de las Especias. A ella acudieron Vespucio y Pinzón. Sus resoluciones no se llevaron a cabo, y tiempo después, en 1508, se reunió otra Junta en Burgos y en ella triunfó la tesis de buscar el paso al este de las Antillas y al norte del ecuador.



tras Elcano era el comandante de la nave "Victoria".

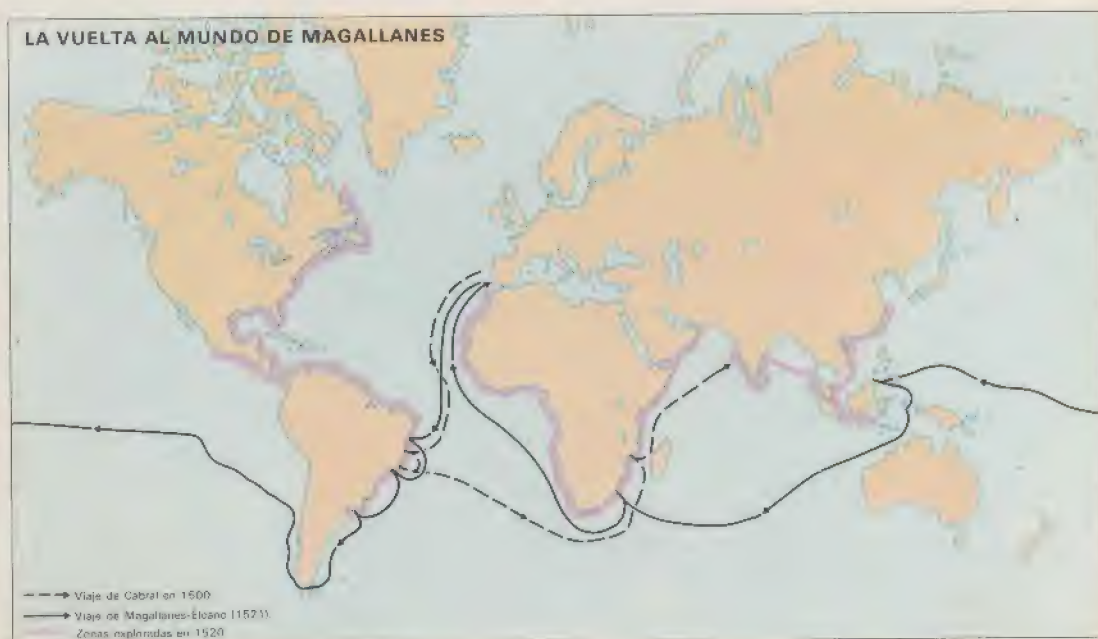
Juan Sebastián Elcano había tomado parte en la expedición de Magallanes por la fuerza. Antiguo marino, se hallaba encarcelado cuando Magallanes organizó su viaje, por haber vendido a otro país el navio que mandaba. Las dificultades que suponía reunir una tripulación tan numerosa para una empresa tan arriesgada obligaron a Magallanes a recurrir a la recluta de marinos

que se hallaban encarcelados. Así es como Elcano, entre otros, se vio enrolado en esta aventura.

El 8 de noviembre, por fin, las naves arribaron a las Molucas. La presencia de los españoles en estas latitudes complicaba todavía más el complejo panorama en el que la piratería y el comercio estaban íntimamente ligados a la política de los pequeños sultanatos y a los designios imperialistas de los portugueses. Estos constituían el principal peli-



Medalla de Juan Sebastián Elcano acuñada en 1922 (Museo Marítimo, Barcelona).



***Fernando de Magallanes
(Museo Naval, Madrid),
el portugués que al servicio de España
iba a hacer posible la demostración
de la esfericidad de la Tierra.***



gro para las naves españolas. Portugal no hubiera estado dispuesto a tolerar su presencia en aquellas aguas. De haber sido descubiertas, su destino sin duda habría sido trágico. Afortunadamente, la flota portuguesa, establecida en Malaca, no podía aproximarse a los españoles mientras durase el monzón de invierno.

Aprovechando esta circunstancia, los españoles llenaron sus bodegas con un cargamento de especias y emprendieron el regreso. La "Trinidad", la nave de Espinosa, estaba en muy mal estado. El regreso a España por la ruta del cabo de Buena Esperanza estaba plagado de peligros y un encuentro con los portugueses era más de lo que la nave podría resistir. Por esto, pareció mejor que la "Trinidad" efectuase el viaje de vuelta por el Pacífico, navegando hacia el Norte, en busca de las colonias españolas de Panama, mientras la "Victoria" intentaría ganar la costa española siguiendo la ruta africana, a través de las aguas dominadas por los portugueses.

La "Trinidad" consiguió llegar hasta el grado 42 de latitud Norte, pero, desmantelada por una tempestad, tuvo que volver a las Molucas. Allí la situación ha cambiado. Una escuadra portuguesa, compuesta por siete navíos, se ha adueñado de la situación. La "Trinidad" es apresada y no tarda en hundirse. Para la tripulación, encarcelada

por los portugueses, empieza un largo calvario. De los cuarenta y ocho hombres apresados en las Molucas, sólo cuatro conseguirán sobrevivir. El resto perecerá confinado en los calabozos de las naves portuguesas.

Por su parte, Elcano había partido de las Molucas el 21 de diciembre de 1521. La "Victoria", tripulada por 47 marinos, algunos indígenas, embarcados como pilotos, llevaba un cargamento de setecientos quintales de clavo, la más preciada de las especias.

El estrecho de Magallanes entre Punta Arenas y Fuerte Bulnes (Chile). La búsqueda del paso al mar de las islas de las Especias se había hecho imprescindible desde el momento en que se comprendió que entre ellas y Europa se interponía un continente nuevo.





Estatua broncea de Juan Sebastián Elcano.

Para evitar los peligros que entrañaba un encuentro con los portugueses, Elcano navegó hacia el interior del océano Índico, alejándose de la costa de Malabar. En una singladura directa desde Timor, Elcano intentó ganar el cabo de Buena Esperanza. No lo consiguió. El estado de la tripulación, minada por el hambre y el escorbuto, le obligaron a tocar tierra africana todavía al este de la punta meridional del continente negro. Desde allí intentó el salto definitivo. Pero el cabo justificó bien su nombre original: *cabo de las Tormentas*. En veinte ocasiones los vientos contrarios y las perturbaciones atmosféricas

Aspecto accidentado de la costa del archipiélago de las Marianas, la primera tierra que tocaban los hombres de Magallanes desde que dejaron atrás el estrecho que comunicaba el océano Atlántico con el Pacífico.

hicieron vanos los esfuerzos de los navegantes por alcanzar el Atlántico.

Por fin, el 18 de mayo, a ras de la costa, la "Victoria" dobló el cabo e inició la larga ascensión hacia Europa. Quedaba todavía mucho camino y un obstáculo imposible de evitar. En cabo Verde, nuevamente están los portugueses. Elcano debe realizar una escala allí. La escasez de viveres y el estado de su embarcación no admiten dilaciones. El 9 de julio entró en la rada de Santiago. Va a intentar engañar a los portugueses. La versión que les dará no tendrá nada que ver con la realidad de su viaje. Según Elcano, la "Victoria" ha sido alcanzada por una tempestad al regreso de la ruta de las Antillas. A consecuencia de ello se ha visto obligada a penetrar en aguas portuguesas y a tocar tierra en las islas de cabo Verde. El aspecto de la nave española es tan lastimoso, que los portugueses creen la versión de Elcano. Pero la situación es precaria. Cualquier investigación a bordo puede descubrir a los malayos o la carga de especias, y con ello el origen de la nave. De momento, la situación se mantiene. Una chalupa de la "Victoria" realiza por tres veces la travesía hasta el puerto y regresa cargada con agua dulce y provisiones. En el cuarto viaje se han agotado las reservas monetarias de los españoles.

Para pagar las vituallas que todavía le son imprescindibles, Elcano entrega un saco de especias a los que deben ir a tierra a comprar. Será una decisión equivocada. En lugar de la chalupa, pronto se dirige a la "Victoria" una barca repleta de hombres armados. Los portugueses, alertados por las especias, que no podían proceder de las Antillas, han salido de su error. Elcano, con sólo 18 hombres a bordo, decide cortar amarras y huir.



La maniobra, pese a la escasa tripulación, da resultado. La "Victoria" abandona el puerto. Pronto cuatro navíos portugueses salen en su persecución. A favor de la noche, y tras haber aligerado su nave desprendiéndose de parte de la preciosa mercancía, Elcano consiguió burlar a sus perseguidores.

La navegación hasta alcanzar España fue dificilísima. La tripulación, de por sí insuficiente, debía cuidar de las maniobras del aparejo y, a la vez, achicar el agua que, de forma cada vez mayor, se introducía en las bodegas. Con todo, el 4 de septiembre avistan el cabo San Vicente. Dos días después entran en Sanlúcar. Hace casi tres años que, con Magallanes y 241 marinos, embarcados en cinco naves, salieron de este mismo puerto. Sólo regresan 18 y su nave está tan dañada, que no pueden realizar por sus medios el trayecto hasta Sevilla y ha de ser remolcada. Así lo expone Elcano en la carta que dirige a Carlos V para darle cuenta de su misión:

"Dignese saber Vuesa Magestad que hemos regresado 18 hombres con uno solo de los barcos que Vuesa Magestad envió bajo el mando del capitán general don Hernando de Magallanes, de gloriosa memoria. Sepa Vuesa Magestad que hemos encontrado alcanfor, canela y perlas. Que ella se digne estimar en su valor el hecho de que hemos dado la vuelta al mundo, que partidos por el Oeste hemos vuelto por el Este".

La empresa ha costado un puñado de vidas humanas. En contraste, a pesar de la pérdida de tres navíos, económicamente la expedición no ha sido un fracaso. Las especias que desembarcó la "Victoria" cubrieron los gastos y todavía permitieron un beneficio de un cuatro por ciento.

Pero las cuestiones económicas y las mismas vidas humanas quedan eclipsadas por la magnitud de la hazaña. Los mote heráldicos lo reflejarán. Ennoblecido por Carlos V, Elcano tomó por divisa una cita latina relativa a la empresa: *Tu primus circumdedisti me*. El propio emperador modificó su divisa. Al dinamismo del *Plus Ultra* le sustituyó el *Non Plus Ultra*, símbolo de un destino ya cumplido.

Pero la aparatosidad de los mote heráldicos no debe ocultarnos la trascendencia histórica de tan gran empresa. Por encima de cualquier otra consideración, la expedición de Magallanes, felizmente concluida por Elcano, supone el enlace entre los esfuerzos rivales de Portugal y España en el gran siglo de los descubrimientos. Las exploraciones en la costa de África, en el Índico y en las tierras de las especias de los portugueses quedan unidas a las del Nuevo Mundo, realizadas por los españoles, por la travesía del Pacífico. Resulta altamente simbólico que fuera una flota española, manda-

Panoplia de armas filipinas
(Museo Arqueológico de Olot, Gerona).

Aunque al principio las relaciones entre Magallanes y los habitantes de las Filipinas fueron buenas, la alianza con el rey de Cebú le obligó a tomar parte en una guerra contra otro reyezuelo, en la que el portugués fue derrotado y muerto.

Poco después, los demás jefes hispano-portugueses cayeron en una emboscada.

Como consecuencia de ello, Elcano acabaría tomando el mando de la única de las naves que regresó a España.

da por un portugués, quien realizara la empresa que enlaza los logros conseguidos por las dos potencias.

Pero, en contraste, la hazaña de la "Victoria" abrirá de nuevo el problema diplomático entre España y Portugal que se creía zanjado en 1495 por el tratado de Tordesillas. La dificultad que suponía fijar en Extremo Oriente una demarcación que adjudicase las Molucas a una u otra nación se tradujo en unas largas negociaciones dobladas de una guerra abierta en los mares de Asia. La cuestión se zanjó por el tratado de Zaragoza. Las Molucas pasaban a poder de Portugal, quien compensaba económicamente a España con 350.000 ducados.

De esta manera se cierra la serie de descubrimientos producidos por la rivalidad más gloriosa que encierra la historia. Para superar las hazañas de los navegantes de los siglos XV y XVI, de los que la empresa magallánica constituye el ápice, la tierra es demasiado pequeña. Para emularlas, el hombre necesita abandonar su planeta de origen.



CRONOLOGIA SUCINTA DE VESPUCIO

1451 ó 53	Nace en Florencia.
1480	Pasa a Francia. Entra en contacto con España al servicio de los comerciantes Lorenzo y Juan de Médicis. Se radica en Sevilla.
1499-1500	Participa con Ojeda y La Cosa en el "Primer viaje andaluz" que recorrió la costa norte de Sudamérica.
1501	Segundo viaje, en el que rompe con el error colombino, bajo el pabellón portugués. Pasa frente a las Canarias sin detenerse. A principios de agosto da con Tierra Firme (zona entre Ceará y Río Grande del Norte). Este périplo llega más al sur del Río de la Plata, posiblemente hasta San Julián. Tal vez en abril se inicia el retorno. Regresa a España, a Sevilla, donde hace amistad con Colón.
1505	Comparece en la Junta de Toro.
1509	Es nombrado piloto mayor.
1512	22 de febrero: fallece.

BIBLIOGRAFIA

Ballesteros, A.	<i>Cristóbal Colón y el descubrimiento de América</i> , Barcelona, 1945.
Colón, Cristóbal	<i>Diario del primer viaje</i> ; edición a cargo de Carlos Sanz, Madrid, 1962.
Leviller, R. A.	<i>América la bien llamada</i> , Buenos Aires, 1948. – <i>Américo Vespucio</i> , Madrid, 1966.
Madariaga, S.	<i>Vida del muy magnífico señor Don Cristóbal Colón</i> , Buenos Aires, 1944.
Magnaghi, A.	<i>Amerigo Vespucci; estudio crítico</i> , Roma, 1926.
Manzano, S.	<i>Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida</i> , Madrid, 1964.
Morales Padrón, F.	<i>Historia del descubrimiento y conquista de América</i> , Madrid, 1963.
Morison, S. E.	<i>El Almirante de la Mar Océana</i> , Buenos Aires, 1945.
Verlinden, Ch., y Pérez Embid, F.	<i>Cristóbal Colón y el descubrimiento de América</i> , Madrid, 1967.



La nao "Victoria", la primera embarcación que dio la vuelta al mundo.